Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5466**

14. Wahlperiode 07. 03. 2001

Antrag

der Abgeordneten Birgit Homburger, Marita Sehn, Ulrike Flach, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Funke, Dr. Karlheinz Guttmacher, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Gudrun Kopp, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Cornelia Pieper, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Dr. Irmgard Schwaetzer, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Umsetzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie ökologisch sinnvoll und ökonomisch verantwortlich gestalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 (Richtlinie 2000/53/EG) über Altfahrzeuge sieht u. a. vor, dass bis 2015 mindestens 85 Prozent des durchschnittlichen Gewichts eines Altfahrzeugs wiederzuverwerten sind. Für die Genehmigung neuer Fahrzeugtypen soll dieser Wert bereits ab dem 1. Januar 2005 verbindlich sein. Der Hersteller muss demnach belegen, dass das betreffende Fahrzeug zu mindestens 85 Gewichtsprozent stofflich wiederverwertbar ist und zu höchstens 15 Prozent energetisch verwertet bzw. als Abfall beseitigt werden muss. Die Richtlinie sieht dazu die Einrichtung von Rücknahmesystemen vor: Sämtliche Altfahrzeuge müssen den zugelassenen Verwertungsanlagen zugeleitet werden, wobei die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass die Ablieferung eines Fahrzeugs für den Letzthalter oder Letzteigentümer unentgeltlich erfolgt. Dabei muss gewährleistet sein, dass die Hersteller der Fahrzeuge „alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten“ der Rücknahme bzw. Verwertung tragen. Die Regelung über die Kostentragung gilt ab dem 1. Juli 2002 für ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge. Für vor diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge gilt die Regelung ab dem 1. Januar 2007. Die Richtlinie ist spätestens bis zum 21. April 2002 umzusetzen.

Antworten der Bundesregierung auf Anfragen zum ökologischen Nutzen und zu den Anreizwirkungen der Richtlinie (Bundestagsdrucksache 14/4587) sowie zu dem bei den Automobilherstellern ausgelösten Rückstellungbedarf (Bundestagsdrucksache 14/5038) bestätigen erhebliche Zweifel an der umweltpolitischen Sinnhaftigkeit der Richtlinie. Darüber hinaus verursacht eine fehlende präzise Auslegung zentraler Begriffe der Richtlinie durch die Bundesregierung bei den betroffenen Unternehmen Planungsunsicherheit.

– Aus ökologischer Perspektive ist festzustellen, dass die einseitig auf die Endphase der Fahrzeugnutzung fixierte Vorgabe von Recycling- und Verwertungsquoten andere Ziele der Umweltpolitik, insbesondere den Klima-

schutz außer Acht läßt: Mehr als 80 Prozent des Energiebedarfs eines Fahrzeuges werden beim Fahrbetrieb, also vor allem durch den Kraftstoffverbrauch bestimmt; dieser wird maßgeblich vom Fahrzeuggewicht beeinflusst. Der Entwicklung und dem Einsatz von Leichtbauweisen kommt insoweit eine hohe ökologische Bedeutung zu. Durch die Quotenregelung, wie sie in der Richtlinie vorgesehen wird, wird der Leichtbau jedoch behindert. Bei der Konstruktion und beim Bau von Fahrzeugen müssen unter dieser Vorgabe technische Lösungen gewählt werden, bei denen wirtschaftlich rezyklierbare Komponenten in unnötig schwerer Konstruktionsweise ausgeführt werden. Als Rückschritt im Vergleich zum bisher Erreichten würden bei der Fahrzeugentwicklung deshalb wieder vor allem konventionelle, vergleichsweise schwere Strukturkonzepte realisiert. Die Bundesregierung hat ausdrücklich bestätigt, dass die Quotenvorgabe der Richtlinie die Weiterentwicklung der Leichtbauweise behindern kann.

– Aus ökonomischer Perspektive lässt eine durch die Bundesregierung bislang nicht hinreichend konkrete Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe der Richtlinie Planungsunsicherheit bei den betroffenen Unternehmen entstehen. Dies betrifft insbesondere den Begriff „wesentlicher Teil der Kosten“ in Artikel 5 Abs. 4 der Richtlinie. Großunternehmen der deutschen Automobilindustrie haben z. T. bereits in der Vergangenheit entsprechend gewinnmindernde Rückstellungen gebildet bzw. angekündigt, solche Rückstellungen im Abschluss für das Geschäftsjahr 2000 bilden zu wollen. Die Bundesregierung will derartige Rückstellungen jedoch nicht vor Inkrafttreten einer nationalen gesetzlichen Regelung, also absehbar erst zum Jahresende 2001 zulassen. Als Begründung wird angeführt, dass die Bildung von Rückstellungen für künftige ungewisse Verpflichtungen voraussetze, dass diese hinreichend konkretisiert seien. Dies sei aber noch nicht der Fall, weil die Richtlinie den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Kostentragung Spielräume belasse. Zur Konkretisierung unbestimmter Rechtsbegriffe und zu einer ökonomisch verantwortlichen Klarstellung der Angelegenheit hat die Bundesregierung jedoch bisher nicht beigetragen. Das Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland (IDW) hat demgegenüber dargelegt, dass die in der Richtlinie enthaltene Formulierung maßgeblich sei, wonach die Kosten der Rücknahme ganz oder zu einem wesentlichen Teil von den Herstellern zu tragen seien. In jedem Fall werde demnach das Vermögen der Unternehmen mit der auferlegten Verpflichtung in Zukunft belastet, weshalb die Richtlinie bereits vor einer Umsetzung in nationales Recht zur Bildung von Verbindlichkeitsrückstellungen verpflichte. Für die betroffenen Unternehmen muss deshalb unverzüglich Planungssicherheit im Sinne einer sachdienlichen Anwendung handels- und steuerrechtlicher Vorgaben geschaffen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

– die nach Artikel 7 der zitierten Richtlinie bestehende Möglichkeit zu nutzen, auf die Quotenvorgabe in einem Sinne korrigierend einzuwirken, wonach eine den Leichtbau nicht behindernde Regelung gefunden wird,

– bei den Fahrzeugherstellern die Bildung von Rückstellungen bereits für das Geschäftsjahr 2000 generell zuzulassen,

– mit Blick auf die Höhe der Rückstellungen entweder die Berechtigung der Annahme anzuerkennen, dass die Hersteller für die Verwertung im Zweifel allein aufkommen müssen oder den Begriff „wesentlicher Teil der Kosten“ in Artikel 5 Abs. 4 der Richtlinie unverzüglich verbindlich auszulegen und

– dem Deutschen Bundestag mitzuteilen, wie hoch das insoweit absehbare Rückstellungsvolumen der inländischen Fahrzeughersteller für die Kosten der Rücknahme bzw. Verwertung in den Jahren bis 2006 voraussichtlich sein wird und mit welchen Steuerausfällen im Zuge einer Umsetzung der Richtlinie zu rechnen ist.

Berlin, den 6. März 2001

Birgit Homburger
Marita Sehn
Ulrike Flach
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Horst Friedrich (Bayreuth)
Rainer Funke
Dr. Karlheinz Guttmacher
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Gudrun Kopp
Dr. Heinrich L. Kolb
Jürgen Koppelin
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Cornelia Pieper
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Dr. Irmgard Schwaetzer
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333